

**MERENKULKULAITOKSEN
LIIKELAITOSTAMINEN
LM 29.2.2000**

Lausuntoyhteenveto

22.8.2000 MLP

**MERENKULKULAITOKSEN
LIIKELAITOSTAMINEN
LM 29.2.2000**

Lausuntoyhteenveto



3356
~~8196~~

22.8.2000 MLP

MERENKULKULAITOKSEN LIKELAITOSTAMINEN
LM 29.2.2000
LAUSUNTOYHTEENVETO

Sisällysluettelo

Sivu

1. VIRANOMAiset

1.1. Kauppa- ja teollisuusministeriö	1
1.2. Kilpailuvirasto	1
1.3. Merenkululaitos	2
1.4. Oikeusministeriö	3
1.5. Sisäasiainministeriö	3
1.6. Tielaitos	4
1.7. Ympäristöministeriö	4
1.8. Valtiontalouden tarkastusvirasto	4
1.9. Valtiovarainministeriö	5
1.10. Ålands landskapsstyrelse	6

2. ETUJÄRJESTÖT JA ELINKEINOELÄMÄ

2.1. Keskuskauppakamari	6
2.2. Suomen Satamaliitto	6
2.3. Suomen Varustamoyhdistys ja Ålands Redarförening	7
2.4. Rahtialusyhdistys ry	7
2.5. Teollisuuden ja Työnantajain keskusliitto	8
2.6. Varsinais-Suomen liitto	9

3. TYÖNTEKIJÄJÄRJESTÖT

3.1. Hallintounioni HU ry	9
3.2. Luotsiliitto ry	9
3.3. Merenkululaitoksen Rakennusmestarit MKLR ry	9
3.4. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry	10
3.5. Suomen Erityisteknisten Liitto SETELI ry	10
3.6. Suomen Konepäälystöliitto ry	11
3.7. Suomen Laivanpäälystöliitto ry	11
3.8. Suomen Merimies-Unioni ry	11
3.9. Suomen Tietoliikennetekniset ry	12
3.10. Tielaitoksen teknikot TLT ry	12
3.11. Valtion maanmittausalan ammattikorkeakoulu- ja opistotekniset VMT ry	12
3.12. Valtion yhteisjärjestö VTY ry ja Valtion ja erityispalvelujen ammattiliitto VAL ry	12

MERENKULKULAITOKSEN LIIKELAITOSTAMINEN LM 29.2.2000

LAUSUNTOYHTEENVETO

1. VIRANOMAISET

1.1 Kauppa- ja teollisuusministeriö

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta merikuljetusten turvaaminen kaikkina vuodenaikoina on tärkeää. Tämä edellyttää sekä väylien ylläpidon että jäänmurtaja- ja luotsauspalvelujen korkeata tasoa. Yhtä tärkeää on, että palvelut tuotetaan mahdollisimman alhaisin kustannuksin, koska kustannukset vaikuttavat organisointitavasta riippumatta väylä- ja luotsausmaksuihin. *Merenkulkulaitoksen organisaatiouudistuksen keskeisenä tavoitteena tulisi olla sekä kustannusten alentaminen että korkean laadun säilyttäminen. Organisaatiouudistuksen vuoksi hintoja ei saisi korottaa.*

Selvityksessä todetaan, ettei väylämaksujen hinnoittelussa käytettäisi organisaatiouudistuksen jälkeenkään liiketaloudellisia perusteita, vaan maksuja määriteltäessä olisi otettava huomioon niiden vaikutus elinkeinoelämän kilpailukykyyn sekä muiden maiden vastaavien palvelujen hinnat ja elinkeinopoliittiset ja aluepoliittiset tavoitteet. Selvityksessä todetaan myös, että maksut olisivat samansuuruiset koko maassa. Maksujen suuruudesta päättäisi valtioneuvosto. *Kauppa- ja teollisuusministeriö yhtyy selvityksessä esitettyihin näkemyksiin väylämaksujen maksuperusteista ja pitää niiden toteuttamista tärkeänä. Valtioneuvoston tulisi valittavasta organisaatiomallista riippumatta myös päättää maksuista.*

Merenkulkulaitoksella säilyisi monopoliasema keskeisillä tuotannonaloilla, ainakin väylien ylläpidossa. Liikelaitoksen tuotoista ainoastaan n. 30 % kertyisi kilpailun piirissä olevasta liiketoiminnasta, kun mukaan lasketaan luotsaustoiminta. Budjettirahoituksen osuus olisi samoin n. 30 %. Kun lisäksi ehdotuksen mukaan liikelaitoksella säilyisi Merenkulkulaitoksen nykyiset viranomaistehtävät ja tilaajatehtävät, *jää epäselväksi olisiko ehdotetulla liikelaitosmallilla toimintaa tehostava vaikutus.* Vertailukohteena käytetty metsähallitus toimii kilpailuilla markkinoilla ja sen budjettirahoituksen osuus on vain n. 10 % liikevaihdosta.

Kauppa- ja teollisuusministeriö pitää tärkeänä kilpailun avaamista ja lisäämistä Merenkulkulaitoksen nykyisin hoitamissa palvelutehtävissä. Merenkulkulaitoksen liikelaitostaminen tukee tällaista kehitystä. *Kaikkien viranomaistehtävien ja tilaajatehtävien säilyttäminen muodostettavaan liikelaitokseen ei selvityksen perusteella vaikuta kuitenkaan kestävältä tai kilpailua edistävältä ratkaisulta.*

1.2 Kilpailuvirasto

Merenkulkulaitoksen uudelleenorganisointia on lähdettävä kehittämään selvityksessä esitetyn yhtenäisen liikelaitosmallin pohjalta. Asian jatkoselvitystyössä on pyrittävä kuitenkin entistä syvällisempään tuottajamarkkinoiden analyysiin ja haettava ratkaisuja kilpailullis-

ten ja kustannustehokkaiden olosuhteiden luomiseksi Merenkululaitoksen eri tuotannonaloille.

Kilpailuvirasto pitää tärkeänä, että kauppamerenkulku maksaa Merenkululaitokselle ainoastaan saamistaan palveluista, ja ettei kauppamerenkulun maksuilla subventoida Merenkululaitoksen muiden toimintojen kustannuksia. Yhtenäisen liikelaitosmallin puitteissa väylämaksujen muuttaminen rajakustannushinnoitteluperiaatteen mukaiseksi on kuitenkin hankalaa. Asian jatkovalmisteluissa voitaisiinkin selvittää, millaisiin ratkaisuihin muissa EU:n jäsenmaissa on päädytty vesiväylien omistuksen ja ylläpidon sekä väylämaksujen määrittelyn osalta.

Erityisen ongelmallisena seikkana yhtenäisen liikelaitosmallin osalta Kilpailuvirasto näkee kilpailua synnyttävien ja edistävien olosuhteiden luomisen Merenkululaitoksen keskeisille tuotannonaloille. Toimiessaan yhtenäisenä liikelaitoksena Merenkululaitoksella on toimivalta päättää, mitä asiakkaiden tarvitsemia palveluita se hankkii yksityisiltä palveluiden tuottajilta. Yhtenäisellä liikelaitoksella ei ole tältä osin välttämättä kannustimia valita aina kustannustehokkainta ratkaisua.

Toisaalta Merenkululaitoksen organisoiminen tilaaja-tuottajamallin mukaisesti merkitsisi uuden monopolin tai määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen synnyttämistä monien Merenkululaitoksen tuotannonalojen osalta. *Merenkululaitoksen omistaja- ja tuulosohjauksessa tulisikin kiinnittää erityistä huomiota em. kilpailua synnyttävien ja edistävien olosuhteiden luomiseen.* Kuten liikenneministeriön selvityksessä todettiin, Merenkululaitoksen asiakasrahoitteista liiketoimintaa voitaisiin myöhemmin yhtiöittää.

1.3. Merenkululaitos

Merenkululaitos on yhtenäisen liikelaitosmallin kannalla. Merenkululaitoksen toiminnan ja talouden ohjauksen ongelmat ovat keskeisiä ja ne tulisi ratkaista. *Kilpailun aikaan saaminen Merenkululaitoksen keskeisillä tuotannonaloilla on vaikeaa tai kilpailevia tuottajia voi löytyä vain kannattavimmille palveluille.* Vuodesta 1998 lähtien kauppamerenkulun väylänpitoa on rahoitettu väylämaksuilla. Yhteys suurimpaan asiakasryhmään on väylä- ja jäänmurtopalvelujen osalta välitön. Tätä yhteyttä ei tulisi katkaista. Organisaatiovalinnassa joudutaan lähtemään liikkeelle nykytilanteesta, mikä on otettava huomioon mallien parermmuutta arvioitaessa. Lopputulos kummankin vaihtoehdon kohdalla voi olla samankaltainen, jopa täysin sama.

Yhtenäinen liikelaitosmalli mahdollistaa asiakaslähtöisyyden kehittämisen edelleen ja vaatii reagoimaan ympäristössä ja asiakkaiden tarpeissa tapahtuviin muutoksiin. Yhtenäisen liikelaitosmalli on teknisesti toteutettavissa nopeammalla aikataululla.

Tilaaja-tuottajamallin heikkoutena on asiakkaiden ja palvelun tuottajien välisen yhteyden katkeaminen. Tuottajan ei tarvitse reagoida asiakkaiden maksujen kertymiin tai toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin. Tilaaja-tuottajajaolla ei juurikaan saavutettaisi kilpailuttamisetuja verrattuna toimimiseen yhtenäisenä liikelaitoksen. Palveluiden tuottajia on tarjolla vähän tai ei lainkaan. Lisäksi monopoliasemassa oleva tuottaja voisi hinnoitella palvelunsa kohtuuttomasti.

1.4. Oikeusministeriö

Merenkululaitoksen organisaatiota kehitettäessä kehittämistyötä tulisi jatkaa tilaaja-tuottajamallin pohjalta eikä käyttää mallia, jossa varsin laajojen viranomaistehtävien hoitaminen annettaisiin valtion liikelaitokseksi organisoidun Merenkululaitoksen tehtäväksi. Organisaatiouudistuksen jatkovalmistelussa on lisäksi otettava huomioon uusi Suomen perustuslaki. Perustuslain 80 §:n 2 momentista ilmenee, että lainsäädäntövaltaa ei yleensä tule osoittaa ministeriötä alemmalle viranomaisasolalle. Säännöksestä ilmenee välillisesti myös se, että oikeussääntöjen antamisvaltaa ei ole mahdollista osoittaa muille kuin viranomaisille. Valtion liikelaitoksia ei ainakaan yleisesti voida pitää viranomaisina. On myös varsin kyseenalaista, voitaisiinko erillistä yksikköä pitää viranomaisena.

Perustuslain 124 §:ssä säädetään edellytyksistä, joiden vallitessa julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle. Julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle.

Jos liikelaitokseen viranomaistehtävien hoitamista varten perustettua erillistä yksikköä ei voida pitää säännöksessä tarkoitettuna viranomaisena, huomiota on kiinnitettävä niihin edellytyksiin, joita säännöksessä asetetaan julkisten hallintotehtävien antamiselle muille kuin viranomaisille. "Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulisi hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin. Myös hallintotehtävän luonne olisi otettava huomioon. Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täyttyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön tai yhteisön keskeisiä oikeuksia koskevan päätöksenteon kohdalla. Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttyminen jäisi tapauskohtaisesti arvioitavaksi."¹

Merkittävänä julkisen vallan käyttönä puolestaan olisi hallituksen esityksen perustelujen mukaan tämän säännöksen yhteydessä pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttuu muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin. Tällaisia valtuuksia ei siis muille kuin viranomaisille saada antaa.

1.5. Sisäasiainministeriö

Sisäasiainministeriö puoltaa Merenkululaitoksen liikelaitostamista. Liikelaitosmuoto on yleisesti ottaen sopiva toimintamalli, kun toimintaan liittyy liiketoiminnan ohella yhteiskunnallisia velvoitteita mm. palvelujen saatavuudesta. Liikelaitostaminen lisää palvelutuotannon taloudellisuutta ja mahdollistaa palvelutason edelleen kehittämisen. Liikelaitostaminen on hallintopolitiikan suuntalinjoja -sisältävän valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen.

Organisaatiomalli ei saa johtaa yksittäisten tehtävien kasvamiseen liikenneministeriössä, koska hallituksen tavoitteiden mukaisesti ministeriöitä kehitetään strategisina esikuntayksikköinä. Organisaatiomallin tulee tukea maan alueellisesti tasapainoista kehittämistä. Mallin tulee turvata se, että myös yhteiskunnalliset palvelutehtävät tulevat parhaalla mahdollisella tavalla hoidetuiksi. Organisaatiomallin tulisi edistää markkinoiden kehittymistä.

¹ HE 1/1998 vp.

1.6 Tielaitos

Tielaitos pitää omien kokemustensa mukaan parempana vaihtoehtona tuotannollisen toiminnan eriyttämistä viranomaistoiminnasta ja organisointia itsenäiseksi liikelaitokseksi, vaikka toteutus yhtenä liikelaitoksena saattaa näyttää helpommalta. Eriytetyssä mallissa sekä tilaajan että tuottajan roolit selkiytyvät ja kumpikin osapuoli voi täysin paneutua ydinalueilleen. Tilaajan kautta toteutetaan omistajan politiikkaa ja tuotanto keskittyy tuotamaan palvelut tehokkaasti ja tuottavasti. Selkeä eriyttäminen palvelee pitemmällä aikavälillä toiminnan jatkuvaa kehittämistä huomattavasti paremmin. Malli antaa paremmat mahdollisuudet toimia hallinnollisesti joustavammin ja ratkaisee mahdolliset kilpailun neutraliteettiongelmat.

Tielaitoksessa on vuoden 1998 alusta kokeiltu sisäistä tilaaja-tuottajamallia virastomuodossa. Merenkululaitoksen yhtenäisessä liikelaitosmallissa tulisivat välittömästi eteen samat vaikeudet, jotka on Tielaitoksessa käytännön työssä todettu. Sopimusten teko ja toteutus sekä talouden hoito ovat keinotekoisia kahden sisäisen organisaation välillä. *Yhtenäisessä liikelaitosmallissa yhteiskunnan ja kilpailijoiden asettama vaatimus toimintojen läpinäkyvyydestä on käytännössä vaikeata toteuttaa.*

Liikenneministeriön hallinnonalalle on muodostumassa monta pienehköä hallintoyksikköä. Ensinnäkin tulisi selvittää, onko valtiolla jatkossakin kaksi toimijaa vapaasti liikkuvien lautta-alusten hallinnoinnissa. Niiden osalta noudatetaan merenkulun turvallisuus- ja miehityssäännöksiä, joten olisi luonnollista sijoittaa ne Tielaitoksesta merenkulun osaksi. *Toiseksi voisi joitakin tilaajatoimintoja harkita yhdistettäväksi resurssien ja osaamisen tehokkaamman käytön varmistamiseksi, kuten esimerkiksi väylätöiden tilaajatoiminnot Tiehallinnon teettäjätöimintojen yhteyteen.* Kolmantena asiana tulisi erikseen selvittää ns. tielaitureiden hallinta, joka nyt on pääosin tielaitoksella.

1.7. Ympäristöministeriö

Liikelaitosvaihtoehtojen tarkastelussa ei valitettavasti ole käsitelty eri (organisaatio) valintojen seurausvaikutuksia meriturvallisuuden (alusturvallisuus, väyläturvallisuus, luotsaus, liikenteen ohjaus) osa-alueisiin. Liiketaloudellisten tuottovaatimusten lisäksi liikelaitokselle tulee näiltä osin antaa myös selvät vaatimukset meriturvallisuuden korkeasta tasosta. Näiden kansainvälisiin sopimuksiin ja kansalliseen lainsäädäntöön perustuvien viranomaistehtävien (alusturvallisuus) hoitoon pitää Merenkululaitokselle turvata pitkäjänteisesti riittävät resurssit. Selvityksessä ei ole tarkasteltu liikelaitosvaihtoehtojen vaikutuksia öljyntorjuntaan. Väylänhoitoalusten käyttö tarvittaessa öljyvahinkojen torjuntatehtäviin tulee turvata liikelaitosratkaisun yhteydessä.

1.8 Valtiontalouden tarkastusvirasto

Selvitys Merenkululaitoksen liikelaitostamismahdollisuuksista on monilta osin varsin perusteellinen. *Varustamotoiminnan osalta selvityksen anti jää kuitenkin varsin niukaksi.* Varustamotoiminta ja siinä erityisesti yhteistyö norjalaisen DSND-yhtiön kanssa on tarkastusviraston näkemyksen mukaan yksi keskeisimmistä tekijöistä, joiden vuoksi Merenkululaitos on vuodesta 1995 lähtien pyrkinyt liikelaitosmaiseen organisaatoratkaisuun. Selvityksessä ei todeta mitään varustamotoiminnan kannattavuudesta tai mihin mahdollinen kannattavuus laskelmien mukaan perustuu.

Selvityksen liitteessä käydään läpi Merenkululaitoksen tuottamien palvelujen markkina-tilannetta. *Varustamotoiminnan eli monitoimimurtajien kaupallisen toiminnan markkinanäkymiä ei kuitenkaan esitellä liitteessä lainkaan.* Toiminta tapahtuu erilaisia yhteistointamutoja hyväksi käyttäen norjalaisen DSND-yhtiön kanssa ensisijaisesti Norjan mannerjalustassa suoritettavien öljynporaustoimien yhteydessä. *Tarkastusvirasto kiinnittää huomiota siihen että Merenkululaitoksen toiminta varustamona Suomen rajojen ulkopuolella on lainsäädännöllisesti järjestämättä.* Ajatellun liikelaitoksen toiminta on taloudellisesti varsin pitkälti sidottu tähän ns. offshore-toimintaan.

Sikäli kuin Merenkululaitosta kehitetään liikelaitosmallin suuntaan, on *merenkulun viranomaistehtävät tarpeen jättää uuden liikelaitoksen ulkopuolelle.* Merenkulun viranomaistehtävien erottaminen muusta merenkulun hallinnosta tulee toteuttaa tilaaja-tuottajamallin mukaisesti.

On myös otettava huomioon organisaation edellytykset liikelaitoksena toimimiseen ja sen ajateltavissa oleva valmius muutoksen suorittamiseen kun määritellään suunnitellun organisaatiomuutoksen käynnistämisaikakohtaa. *Uudistus asettaa erityisvaatimuksia mm. Merenkululaitoksen liikelaitosorganisaation samoin kuin laskentatoimen kehittämiseksi.* Merenkululaitoksen taloushallinto, erityisesti liikenneosasto, ei ole kyennyt vastaamaan kaupallisen toiminnan taloushallinnolle kohdistamiin haasteisiin. Laitoksen oikeudellista luonnetta ei tulisi muuttaa ennen kuin nykyiset talous- ja henkilöstöhallinnolliset ongelmat on selvitetty ja taloushallinto on järjestetty kaikin puolin toimivaksi ja luotettavaksi vastaamaan kaupallisen toiminnan taloushallinnolle kohdistamia haasteita. Tämä edellyttää myös Merenkululaitoksen sisäisen tarkastuksen toiminnan kehittämistä.

1.9. Valtiovarainministeriö

Selvityksessä on lähinnä tekninen arviointi kahdesta organisaatiomallista. Selvitys ei sisällä varsinaisia ehdotuksia organisaatiouudistuksesta, säädöksistä, taloudellisista vaikutuksista eikä jatkotoimenpiteistä. *Yhdistetyn liikelaitosviraston mallissa ei ole lainkaan käsitelty uuden perustuslain 124 §:n aikaisempaa selkeämpää kannanottoa siihen, millaisille organisaatioille yleensäkin voidaan antaa julkista valtaa ja julkisia hallintotehtäviä.* On otettava huomioon uuden perustuslain asettamat vaatimukset viranomaistehtävien hoitamiseksi sekä viranomaistehtävien todelliselle eriyttämiselle liikelaitoksen tuottajatehtävissä. Arvioinnissa tulee myös ottaa huomioon kilpailun asettamat vaatimukset asianmukaisella tavalla. Liikelaitoksen kilpailuasema muodostuisi ongelmalliseksi, jos se toimisi tosiasiallisesti monopolitehtävissä. Viranomaiset päättäisivät pääosin hinnoittelusta ja se hoitaisi viranomaistehtävät.

Tilaaja-tuottajamallin peruslinjausta erillisen viraston säilyttämisestä voidaan pitää oikeana. Hyvin erilaisten toimintojen kokoaminen liikelaitokseen vaikuttaa kuitenkin keino-*tekoiselta.* Kanavien ja väylien ylläpidon, kartoituksen, luotsauksen, saariston yhteysalusliikenteen, jäänmurtotoiminnan ja ulkomaisten öljynporauslauttojen palvelutehtävien kokonaisuudelle on vaikea löytää sellaista liiketaloudellista synergiahyteyttä, joka puoltaisi kaikkien toimintojen kokoamista yhteen liikelaitokseen. *Markkinamekanismien piiriin siirrettävien toimintojen erilaista ja eriaikaista valmistelua puoltaa myös se, että niiden säädöspерuste, valmiusaste ja markkinatilanne vaihtelevat suuresti.*

1.10. Ålands landskapsstyrelse

Landskapsstyrelsen förordar att affärsverksmodellen införs. Kunderna kan då stå i direkt kontakt med affärsverket som torde medföra en bättre service och förmodligen till lägre kostnad i jämförelse med beställar- utförarorganisation. Landskapsstyrelsen konstaterar att i betänkandet nämnda grunda farleder saknar definition och lagstiftning vad som avses med grund farled. Landskapsstyrelsen stöder förslaget att konkurrensutsätta verksamheten och i synnerhet isbrytartjänsterna. Sjöfartsstödet som för närvarande belastar Sjöfartsverkets budget borde överstyras till Trafikministeriet. Prissättningen för Sjöfartsverkets tjänster bör specificeras så att betalaren är medveten om hur den aktuella prisnivån uppskattas. Nuvarande prissättning av tjänster bör så snart som möjligt anpassas till genomsnittlig EU-nivå. Representanter från rederinäringen inte fått möjlighet att vara företrädare i arbetsgruppen. Landskapsstyrelsen hoppas att rederiföreningarnas yttrande över betänkanden får hög prioritet vid genomgång av remissyttrandena.

2. ETUJÄRJESTÖT JA ELINKEINOELÄMÄ

2.1. Keskuskauppakamari

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että Merenkululaitoksen toiminnan kehittämistä jatketaan mahdollisimman nopeasti. Merenkululaitoksen liikelaitostaminen on tärkeää, jotta sen toiminnan läpinäkyvyys turvataan. Erityisen tärkeää on pystyä arvioimaan, miten merenkulun ja erityisesti väylien ylläpitokustannukset kohdentuvat. On vältettävä tilanne, jossa kauppamerenkulun maksujen avulla subventoitaisiin merenkulkuun liittyviä yhteiskunnallisia palveluja. Nämä palvelut tulisi rahoittaa muuten kuin merenkulun tuloilla.

Työryhmän laatiman selvityksen perusteella ei ole riittäviä edellytyksiä tehdä liikelaitostamista koskevaa päätöstä. Jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota siihen, miten asiakkaiden näkemykset otetaan huomioon väyläinvestoinneista päätettäessä, voitaisiinko väylät siirtää satamien hoidettaviksi, tulisiko maksujen määräytymisperusteita uudistaa, millaisia mahdollisuuksia liittyy toimintojen ulkoistamiseen ja miten uudistuksessa otetaan huomioon veneily ja sisävesiväylien kehittäminen. Jatkovalmistelussa voidaan lähteä nykyisen mallin pohjalta, johon voitaisiin tehdä tarvittavia muutoksia työryhmän esittämän yhtenäisen liikelaitosmallin avulla.

2.2. Suomen Satamaliitto

Satamaliiton mielestä mallin, joka ehkä valitaan, tulisi sisältää sellaiset toimintaedellytykset, joiden avulla satamiemme sekä meren että sisävesien satamien väyliä voidaan kehittää tarvittavassa määrin ja siten turvata liikenteen sujuminen.

Talvimerenkulun toimintaedellytykset tulisi kehittää niin, että satamat kykenevät palvelemaan asiakkaitaan kilpailukykyisesti. Kustannukset tulisi saattaa sellaiselle tasolle, että Suomen mahdollisuudet kilpailla eivät heikkenisi. Kauttakulkuliikenteen taloudellisia edellytyksiä tulisi parantaa, etteivät tavaravirrat katoa kokonaan satamistamme. Taksapolitiikka tulisi uudistaa kauttaaltaan.

2.3. Suomen Varustamoyhdistys ja Ålands Redarförening

Selvityksessä esitetään kahta vaihtoehtoista organisaatiomallia liikelaitostamiselle. Kummassakaan mallissa ei nyt esitetyssä muodossa toteutettaisi täydessä laajuudessa "puhdasta" liikelaitosmallia liikelaitoksista annetun lain mukaisesti. Lisätutkimukset, jossa selvittäisiin puhtaan liikelaitosmallin toteuttamismahdollisuus olisivat vielä tarpeen ennen poliittisten ratkaisujen tekemistä.

Mikäli asiassa kuitenkin eri syistä halutaan edetä varovasti askel askeleelta *varustamoyhdistykset preferoivat tässä vaiheessa ns. yhtenäistä liikelaitosmallia*. Asiakasohjautuvuus on selkeästi parempi kuin tilaaja-tuottajamallissa. Asiakkaat voivat vaikuttaa palvelutasoihin ja toiminta on läpinäkyvää kauppamerenkulun palveluiden ja muiden toimintojen välillä. Kauppamerenkulku maksaisi vain saamistaan palveluista, kun taas yhteiskunnalliset tehtävät ja viranomaistehtävät rahoitettaisiin valtion varoin talousarvion kautta. Muutkin näkökohdat puoltavat yhtenäisen liikelaitosmallin kannattamista. *Kaikki valtion tukien myöntämiseen liittyvät tehtävät tulisi siirtää liikenneministeriölle.*

Asiakasrahoitteisessa liiketoiminnassa tulisi mahdollisimman laajasti toteuttaa kysyntäohjaukseen perustuva palveluiden hinnoittelu. Maksuperusteet tulee myös kehittää siten, että palveluiden hintoihin ja niiden tuotantokustannusten välillä vallitsee selkeä yhteys. Yhteiskunnallisesti tehtäväksi ja siten budjettirahoitteiseksi toiminnaksi tulisi myös lukea Pohjois-Suomen satamien jäänmurtajatoiminta siltä osin kuin se selkeästi kustannuksiltaan ylittää Etelä-, Itä- ja Länsi-Suomen satamien liikenteen avustamiskustannukset. *Väylämaksujen kautta tapahtuva ns. ristisubventointi tulisi siten lopettaa.* Varustamoyhdistykset pitävät tärkeänä, että Merenkululaitoksen asiakasrahoitteinen liiketoiminta uudessa organisaatiomallissa tulee kilpailuoikeudellisen lainsäädännön piiriin palveluiden hinnoittelun osalta.

2.4. Rahtialusyhdistys ry (ent. Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistys)

Kiinnittää huomiota lausunnossaan muun muassa:

- Merenkululaitoksen korkeisiin kustannuksiin
- liiketoiminnan perusedellytyksiin; yrityksen tulee nauttia markkinoiden ja asiakkaiden luottamusta,
- *edellytyksiä liikelaitokselle ei ole ennen kuin on saatu aikaan syvälinen luottamus merenkulkuelinkeinon muita toimijoita kohtaan,*
- väylämaksun kustannusvastaavuuden osalta pitäisi tietää, kuinka paljon katetaan väylänpidon ja kuinka paljon jäänmurron kustannuksia,
- investointeihin ei ole tarvetta kymmeneen vuoteen (väylät, murtajat)
- Botnica ja Kokkolan väylä eivät ole mahdollistaneet väylämaksun kustannustason alentamista,
- monitoimimurtajien kustannukset tulisi jakaa rahtaukseen ja jäänmurtoon käytetyn ajan mukaan,
- jääluokkatodistukset tulisi kaikki uudistaa, Suomeen saapuvat alukset tarkastaa perusteellisesti ja antaa jääluokkatodistukset vuodeksi kerrallaan,
- perusteena monitoimimurtajien hankkimiselle oli, että väylämaksuja voitaisiin alentaa,
- kolmen kunnossa olevan murtajan myynti symboliseen summaan oli erehdys
- keskustelu laitoksen kustannusten alentamisesta pitäisi käynnistää,
- johtokunnan roolia ja vastuuta pitäisi selkeyttää,

- liiketoimintaa ja viranomaistoimintaa ei pitäisi organisoida saman johdon alaisuuteen,
- tulisi selvittää mahdollisuus siirtää meriturvallisuus osaksi rannikkovartiostoa,
- piirit tulisi lakkauttaa,
- em. seikoista johtuen ei ole mitään edellytyksiä liikelaitostamiselle,
- koko toiminta on ensin järjestettävä uudelleen,
- nykyinen liiketoiminta ja viranomaistoiminta on ensin saatava kontrolliin.

2.5. Teollisuuden ja Työnantajain keskusliitto

Olennaista osaa merenkulun maksujen tasossa näyttelee Merenkululaitoksen toiminnan tuottavuus ja tehokkuus. *Merenkululaitoksen kehittäminen vaatiiikin perusteellista analyysia siitä, mitä palveluita laitos tuottaa itse, mitä ostetaan ulkopuolelta, mitä toimintoja yhtiöitetään tai myydään pois.* Siksi organisaatiouudistusta on jatkettava, vaikka työryhmä ei päättynytään suosittelemaan kumpaakaan tarkastelluista malleista.

Merkittävin ulkoinen organisaation kehittämisen reunaehto liittyy toiminnan hinnoitteluun. EU:ssa on infrastruktuurin osalta päädytty marginaalihinnoitteluperiaatteeseen, jossa koko investointikustannusta ei ole tarkoitukseen kattaa. Tämä on erityisesti Suomen kaltaisten ohuiden liikennevirtojen ja vähien maksajien maan kannalta selvästi vähemmän kilpailuvääristymiä aiheuttava laskentaperuste kuin koko investointisumman säilyttäminen vähäisen liikenteen maksettavaksi. *EU-keskustelun peruslinjat kyseenalaistavat siten koko nykyisen väylämaksutason määrittelytavan.* Samalla nämä peruslinjat kuitenkin pitkälle tukevat meillä nykyisin maksujen jakamiseen käytettyä tasataksajärjestelmää.

Keskustelu EU:ssa on kuitenkin vielä monelta osin kesken. Näistä trendeistä tulee kuitenkin olla tietoinen. Menossa olevaan kehitykseen sisältyy myös uhkia, jotka pahimmillaan voivat johtaa siihen, että meillä maksetaan nykyisten korkeiden väylämaksujen lisäksi myös ulkoisista vaikutuksista - siis ainakin onnettomuuksien, päästöjen sekä melun haittoista.

Vaikka työryhmä ei päässytään yksimielisyyteen malleista, niin TT korostaa, että kehitystä ei saa nyt pysäyttää vaan tulisi selvittää vaiheittaisen etenemisen mahdollisuuksia. Luontevimmin voitaisiin edetä yhtenäiseen liikelaitosmalliin samalla pitäen huolta siitä, että myöhempää kehittämistä mihinkään suuntaan ei estetä. Toisin kuin tiealalla, merenkulku-alalla ei ole valmiina vastaavaa kilpailevaa palveluiden tarjontaa. Siksi koko laitoksen yhtiöittämistä ei tässä vaiheessa esitetä, mutta eräiden yksittäisten toimintojen kohdalla sitäkin tulisi harkita. Väyläomaisuus tulisi poistaa yhtenäisen liikelaitoksen taseista. Tällöin liikelaitos erikoistuisi lähinnä vesiväylien ylläpito-, ohjaus- ja kunnossapitotehtäviin sekä joihinkin liikennöintitehtäviin omistaen näissä tehtävissä tarpeellisen kaluston ja muun omaisuuden. Huomattavaa on, että molemmat mallit siirtävät päätökset kalustoinvestoinneista jäänmurtaajat mukaan lukien liikelaitososan tehtäväksi.

Raportin näkemykset palvelutason määrittämisestä sekä palvelutason ja hinnoittelun kytkeemisestä toisiinsa vaativat vielä selkiyttämistä. Mikä on asiakkaiden ja mikä valtion rooli ottaen huomioon sen, että johtokunnan rooli on olla toimivan johdon tukena. Laitoksen koko ohjausjärjestelmää tulisikin kehittää siten, että luotaisiin edellytykset myönteiselle kehittämishengelle mm. eri osapuolten rooleja selkeyttämällä ja kehittämällä seurantamittareita siten, että vältetään mahdollisesti muualla koetut vaikeudet.

TT painottaa, että rannikon kauppamerenkulun liikekirjanpidon mukainen tuloslaskelma tulee saada erikseen ja että rannikon kauppamerenkulun tuoma kassavirta pidetään erillään siten, ettei sillä kateta muuta toimintaa.

2.6. Varsinais-Suomen liitto

Saariston elinkeinoelämän monipuolinen kehittäminen, erityisesti matkailun, on riippuvainen yhteysalusliikenteen toimivuudesta. Onkin erityisen tärkeää, että liikennöinnin palvelutaso (hintataso, aikataulut, reitit, alukset) ei huonone ja palvelutason säilymiseen voidaan luottaa. Valtion on voitava taata, että kaikkien reittien palvelutaso voidaan säilyttää. Merenkululaitoksen liikelaitostaminen voi ajan myötä vaarantaa tämän ja käynnistää vähitellen kehityssuunnan, joka heikentää saariston infrastruktuuria ja vähentää valtion määrärahoja edelleen. Kilpailun puute taloudellisesti kannattamattomimpien reittien kohdalla voisi johtaa reittien karsimiseen tai aikataulujen harvenemiseen. Yhteysalusliikenteen palvelutason säilyttäminen voidaan parhaiten turvata niin, että ostopalvelujen käyttö tietyillä reiteillä voi tulla kyseeseen. Viranomaisvastuun on kuitenkin jatkossakin jätävä Merenkululaitokselle.

3. TYÖNTEKIJÄJÄRJESTÖT

3.1. Hallintounioni HU ry

Selvityksen mukaisista liikelaitostamisvaihtoehtoista unioni pitää parempana vaihtoehtoa, jossa Merenkululaitos toimisi *yhtenäisenä liikelaitoksena*. Toivomme, että mahdollisessa muutosvaiheessa ja sen jatkotoimenpiteissä noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa.

3.2. Luotsiliitto ry

Liikelaitosmalleista parempana Luotsiliitto pitää *yhtenäistä liikelaitosmallia*. Vaikka rannikon luotsauspalelut on sijoitettu asiakasrahoitteisten palveluiden alle, tulee pitää huolta siitä, että luotsien virkamiessstatus säilyy.

Väylämaksu voitaisiin kohtuullistaa sen jälkeen kun jäänmurtokustannus on poistettu sitä rasittamasta. Väylämaksusta tulisi kattaa myös VTS-toiminta. Tällöin olisi perusteet peria väylämaksua jokaiselta matkalta ja sen suuruus olisi paremmin optimoitavissa kustannusvastaavuutta silmälläpitäen. Samalla myös poistuisivat harvoin käyvien alusten täysin kohtuuttomat väylämaksut. Väylämaksun laskutuksenkin voisi kenties siirtää Merenkululaitokselle, sillä kaikki numerotieto on esim. VTS:llä.

3.3. Merenkululaitoksen Rakennusmestarit MKLR ry

Jos yleensä on tarvetta mennä liikelaitoksen suuntaan, olisi ehdotetuista malleista mielestämme *yhtenäinen liikelaitos parempi vaihtoehto*. Tässä mallissa toiminta ja henkilöstö on helpompi sopeuttaa uuteen tilanteeseen. Henkilöstön tehtävät eivät muuttuisi ainakaan niin paljon ja niin nopeasti kuin tuottaja-tilaajamallissa. Laitoksen johto on vakuuttanut, että henkilöstön työpaikat turvataan liikelaitostamisen yhteydessä. On selvää kuitenkin, että varsinkin tilaaja-tuottajamallissa työpaikat tulevat vähenemään ainakin Järvi-Suomen ja Pohjanlahden merenkulkupiireissä. Palvelujen kysynnän painopiste on jo nyt eteläisessä Suomessa. Lisäksi merityöpaikkojen väheneminen on todennäköistä molemmissa malleissa.

3.4. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Selvitys on valmisteltu puhtaasti virkamiestyönä eikä henkilöstön edustajia ole kutsuttu työryhmän jäseniksi. Jatkon osalta SAK pitää välttämättömänä, että organisaatiomuutoksia valmisteltaessa henkilöstöllä on edustus asiaa valmistelemissä elimissä. *Selvityksessä ei ole esitetty eri kehittämisvaihtoehtojen henkilöstövaikutuksia, mikä on vakava puute ja omiaan herättämään epäluuloja muutospyrkimyksiä kohtaan.*

Puute on myös se, ettei toiminnan jatkamista nykymuodossaan ole pidetty vaihtoehtona. Jatkovalmistelussa liikelaitosmallia onkin verrattava nykytilaan, eli toimintaan nettobudjetoituna valtion laitoksena, josta saadut kokemukset ovat vielä varsin tuoreita. *Siksi tulee varautua myös siihen vaihtoehtoon, että toimintaa jatketaan nykymuodossaan ja liikelaitostamista koskeva päätös on kielteinen tai se lykätään myöhemmäksi.*

Väylien rakentaminen ja ylläpito, luotsaus ja jäänmurto sekä merikorttien oikeellisuudesta huolehtiminen ja vastuu alusten turvallisuustarkistuksista ja määräyksistä, ovat luonteeltaan sellaisia toimintoja, että ne kuuluvat yhteiskunnan vastuulle. Näitä vastuita ei voida yksityistää eikä niiden hoitamiseen sovi osakeyhtiömuoto tulevaisuudessakaan.

Luotsaustuloista ja väylämaksuista sekä jäänmurtaajien kaupallisesta toiminnasta saatavat tulot eivät voi näköpiirissä olevissa olosuhteissa kattaa kuin osittain toiminnasta aiheutuvat kulut ja investoinnit. Huomattava osa menoista on katettava joka tapauksessa budjettiarvoista. Useimpiin toimintoihin ei myöskään voi syntyä mitään todellista kilpailua, sillä Merenkululaitos on nyt ja vastakin käytännössä monopoliasemassa.

Siksi selvityksen kohteena ollut tilaaja-tuottajavaihtoehto, eli Tielaitoksen tai VR:n malli, on keinotekoisena ja päällekkäisyyttä aiheuttavana hylättävä. Sen sijaan Metsähallituksen ja Ilmailulaitoksen kokemuksista voi olla enemmän hyötyä eri vaihtoehtojen vertailussa.

Kiireellisimpänä kehittämistoimenpiteenä SAK pitää kuitenkin luottamuksen palauttamista laitoksen johdon toimintaan. Jäänmurtaajien kaupalliseen toimintaan liittyneet epäselvyydet on selvitettävä ja vedettävä myös tarvittavat henkilöitä koskevat johtopäätökset. Ilmapiirin puhdistaminen ja luottamuksen palauttaminen on välttämätöntä, jotta laitoksen toiminta voisi jatkua normaalisti. Se on myös ehdoton edellytys mahdollisille organisaatiomuutoksille.

Mikäli jatkoselvityksissä liikelaitosmalli osoittautuu kiistatta sekä toiminnallisesti, taloudellisesti että henkilöstön näkökulmasta nettobudjetoitua laitosta paremmaksi vaihtoehdoksi, *SAK edellyttää, että muutos tehdään yhtenäisen liikelaitosmallin pohjalta* ja että muutos ei johda henkilöstön irtisanomisiin eikä palvelutaso miltään osin vaarannu. Henkilöstön palkka- ja muiden ehtojen osalta laitoksen tulee olla kilpailukykyinen ja esimerkillinen työnantaja. Merenkululaitoksen hallinnossa on uudistusten yhteydessä taattava henkilöstön edustus osallistumisen, vaikutusmahdollisuuksien ja tiedonkulun varmistamiseksi.

3.5. Suomen Erityisteknisten Liitto SETELI ry

Tilanneselvitys on ansiokas lisä jo aiemmin suoritettuihin selvityksiin. Kun sen pohjalta ei liene tarkoitus ryhtyä asiassa enempiin toimiin, eikä hallitusohjelman kirjauksetkaan enempää edellytä, niin myöskään liitto ei ota niihin tarkemmin kantaa. Liitto kuitenkin to-

teaa, että *olisi ollut hyödyllistä pohtia Merenkululaitoksen kehittämistä myöskin nykyisen organisaation pohjalta.*

SETELI ry toteaa, että "Yhtenäinen liikelaitosmalli" sisältää Merenkululaitoksen kaikkien toimintojen siirtämisen viranomaistoimintoihin yhden ja saman liikelaitoksen alle. Tähän liitto ei missään tapauksessa yhdy. *Merenkulun turvallisuusvalvontatehtävät tulisi muutenkin kiireellisesti eriyttää pois nykyisestäkin Merenkululaitoksesta.* Nykyinen tilanne, jossa maan suurimpiin varustamoihin lukeutuva viranomaislaitos valvoo alus- ja meriturvallisuutta, eli käytännössä itseään, ei ole asiallinen.

"Tuottaja-tilaajamallissa" ei tilanneselvityksessä ole kiinnitetty huomiota monitoimimurtajien ulkopuolisesta käytöstä syntyneisiin todellisiin ongelmiin. Ongelmat juontavat juurensa jo murtajien suunnittelupöydältä; viranomaislaitoksen rooliin sopii huonosti, jos ollenkaan yksityislohkon kansainvälinen varustamotoiminta. Suomen Erityisteknisten Liitto SETELI ry esittääkin, että *liikenneministeriö käynnistää kiireellisesti hankkeen monitoimimurtajien ulkoisen kaupallisen toiminnan yhtiöittämiseksi. Merenkululaitoksen liikelaitostamishankkeille ei ole erityistä ajankohtaista tarvetta.* Vuonna 1998 aloitetusta laitoksen nettobudjetoinnista on tarpeellista saada riittävän pitkältä aikaväliltä kokemusta. Aloituvuoden "ongelmat" eivät liiton mielestä ole riittävä peruste nettobudjetoinnista samantien luopumiseen.

3.6. Suomen Konepäälystöliitto ry

Mikäli organisaatiomallia muutetaan on *yhtenäinen liikelaitosmalli parempi vaihtoehto.* Merenkulun tukiasiat on kuitenkin varmistettava niin, ettei siinä synny ongelmia, mikäli Merenkululaitos on jatkossakin maksajana.

3.7. Suomen Laivanpäälystöliitto ry

Merenkululaitoksen mahdollinen liikelaitostaminen tulee perustua selvityksessä esitettyyn *nk. yhtenäiseen liikelaitosmalliin.* Merenkululaitoksen mahdollinen liikelaitostaminen ei saa johtaa henkilöstön lukumäärän vähentämiseen tai sen palvelussuhteiden huonontamiseen. Suomen Laivanpäälystöliitto ry edellyttää, että Merenkululaitoksen liikelaitostamista on käsiteltävä liikenneministeriön yhteydessä toimivassa merenkulun neuvottelukunnassa ja liitto pidättää itselleen oikeuden tehdä esityksiä tai muutoksia Merenkululaitoksen liikelaitostamiseen merenkulun neuvottelukunnan käsitellessä asiaa.

3.8. Suomen Merimies-Unioni ry

Kiinnitti lausunnossaan huomiota seuraavaan:

- *nykyinen nettobudjetoitu malli käyttöön tehokkaasti,*
- *heikon hallinnon vuoksi tulopuolta ei ole valvottu riittävästi,*
- *sotkuiset sopimusasiat syytä selvittää ensin,*
- *maksuttomat jäänmurtopalvelut ovat sekoittaneet aikarahtausmarkkinat, mistä on seurannut rahtihintojen romahdus ja ulkomainen merenkuluelinkeino on syrjäyttämässä kotimaista tonnistoa,*
- *johtokunnan rakenne yksipuolinen*
- *Merenkululaitoksen hallinnossa tehostamisen tarvetta,*
- *alusturvallisuuden valvontaan liittyvät asiat hyvässä kehitysvaiheessa,*

- tältä osin ei muutospaineita organisaatiomuutokselle,
- selvitys syntynyt korostetun virkamiespainotteisena.

3.9. Suomen Tietoliikennetekniset ry

EU:ssa meriliikenteen hinnoittelun periaatteet, jotka Suomessakin tulee huomioida, ovat vasta alkuvaiheen selvitystasolla. Nämä mahdollisesti hyvinkin keskeiset kysymykset tulisi olla tiedossa ennen kuin lähdetään toteuttamaan muita ratkaisuja. *Ei ole muutenkaan ajankohtaista tarvetta tehdä suunnitelmia Merenkululaitoksen liikelaitostamiseksi.* Sen sijaan tulisi laitoksen nyt suorittama omien toimien valvonta meriturvallisuuskysymyksissä saattaa oikealle tolalle. Liitto ei pidä nykyistä tilannetta hyväksyttävänä. *Kaikissa organisaatiomalleissa merenkulun turvallisuuskysymykset tulee hoitaa viranomaistehtävinä.* Näihin lukeutuvat muun muassa luotsaus, navigointi- ja turvaradiotehtävät ja väylänhoito.

3.10. Tielaitoksen teknikat TLT ry

Yhdistys edellyttää, että henkilöstön sopeuttamisessa uuteen tilanteeseen (organisaatioon) käytetään ns. pehmeitä keinoja (kuten Tielaitoksen kohdalla eduskunnan päätökseksi tuli tai vaikka vieläkin pehmeämmin).

3.11. Valtion maanmittausalan ammattikorkeakoulu- ja opistotekniset VMT ry

Merenkululaitoksen toiminnot ovat tyypillisiä yhteiskunnan kustantamia palveluita. *Kumpikaan nyt esitetyistä malleista ei sovellu Merenkululaitokseen.* Erityisesti merenmittaus ja merikarttatuotanto ovat toimintoja, joita ei näillä näkymin ole mahdollista saada yrittäjävetoisiksi niihin liittyvän kalusto- ja teknologiainvestointien vuoksi. Myös edellä mainittuun toimintaan liittyvän valvonnan ja vastuun vuoksi sen on kuuluttava yhteiskunnan rahoittamaan palveluun. Henkilöstövaikutuksia on tässä vaiheessa vaikea arvioida. Pitkästi koulutetulle ammattinsa osaavalle henkilöstölle on mahdotonta osoittaa esitetyissä malleissa sille kuuluvia tehtäviä käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Palvelutaso tulee tästä johtuen oleellisesti heikentymään. *Merenmittaus ja merikarttatuotanto kokonaisuudessaan tulee säilyttää budjettirahoitteisena toimintana.*

3.12. Valtion yhteisjärjestö VTY ry ja Valtion ja erityispalvelujen ammattiliitto VAL ry

Merenkululaitos on toiminut nettobudjetoituna valtion laitoksena viimeisimmän organisaatiouudistuksen jälkeen vasta kaksi vuotta. Laitos käynnisti loppuvuodesta 1998 laajan kehittämishankkeen. Uusia tuotantotapoja on otettu käyttöön vuoden 2000 alusta. *Selvityksessä ei kuitenkaan lainkaan arvioitu mahdollisuuksia kehittää toimintoja nykyisessä organisaatiossa valtion laitoksena,* vaan on päädytty esittämään toiminnan ja talouden ohjaukseen liittyvien ongelmien ratkaisuksi liikelaitosta. Lisäksi eri kehittämisvaihtojen henkilöstövaikutusten arviointi on jätetty tekemättä.

Merenkululaitos ei voisi toimia aidosti liikelaitoksena. Väyläpalvelujen tuottajana laitoksella on monopoliasema ja luotsauspalvelujen tuottajana määräävä markkina-asema, joten laitos ei voisi liikelaitoksena hinnoitella palvelujaan itsenäisesti. Merkittävät väylä- ja jäänmurtajainvestoinnit jouduttaisiin edelleen rahoittamaan valtion talousarvioon otettavilla määrärahoilla.

Yhteiskunnallisten palvelutehtävien osuus laitoksen toiminnoista on merkittävä. Aikaisemmista liikelaitoksista saatujen kokemusten mukaan yhteiskunnallisten palvelujen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten korvaaminen liikelaitokselle ei ole toiminut. Tästä on ollut seurauksena se, että liikelaitokset ovat kehittäneet vain tuottavia toimintojaan. Merenkululaitoksen liikelaitostamisessa olisi siten vaarana yhteiskunnallisten toimintojen palvelutason lasku tai niistä perittävien maksujen nostaminen.

Valtion yhteisjärjestö VTY ry ja Valtion ja erityispalvelujen ammattiliitto VAL ry kannattavat Merenkululaitoksen kehittämistä valtion nettobudjetoituna laitoksena voimassa olevaa henkilöstöstrategiaa noudattaen.

Mikäli Merenkululaitos muutetaan liikelaitokseksi, edellytämme, että se säilyy *yhtenäisenä liikelaitoksena* ja että sen eri osia kehitetään jatkossa tasapuolisesti vähintään nykyinen palvelutaso säilyttäen. Liikelaitoksen tulee olla pysyvä organisaatiomalli. Se ei saa johtaa eri toimintojen yhtiöittämiseen tai tytäryhtiöiden perustamiseen. Henkilöstön asema, osaaminen ja kilpailukyky tulee turvata mahdollisessa uudessa organisaatiomallissa.